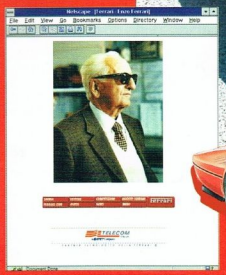
EL MITO

57

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

315 S: victoria en las Mil Millas de 1957



El Cavallino en Internet

328 GTB y GTS: un gran éxito

Mundial 1992: Mansell contra todos

9 789504 900351 1005

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 57

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

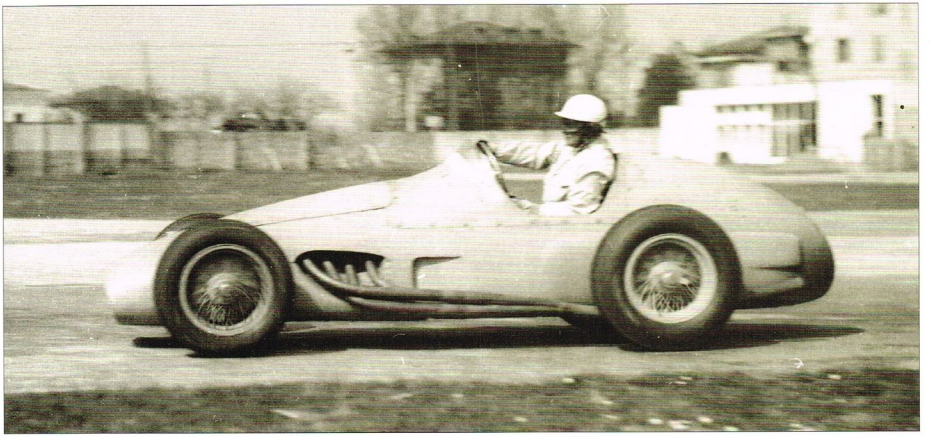
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

625 F1, Maranello desafía a Stuttgart

1954: el auto del Cavallino para el máximo campeonato retoma línea y soluciones técnicas de las 500 F2 dominadoras de los Mundiales 1952 y 1953. Lucha contra los Mercedes y gana dos veces: en Inglaterra en 1954 y en Mónaco en 1955.



Maurice Trintignant con la Ferrari 625 F1 en prueba en Módena en 1955.

Para 1954, la Ferrari elaboró dos monoplazas de Gran Premio, la 553 F1 Tiburón y la 625 F1. El primer modelo derivaba del auto de Fórmula 2 que había debutado a finales de 1953 en el Gran Premio de Italia. La 625 F1 llevaba un motor diferente y nació como Fórmula 1, aunque retomaba la línea y las soluciones técnicas de las anteriores Fórmula 2 que habían dominado el Campeonato del Mundo en 1952 y 1953.

La 625 F1 tuvo que enfrentar la temible competencia de los Mercedes, y de la Maserati con la que Fangio compitió en los GP de Argentina y Bélgica. En una temporada dominada por el campeón argentino y por la monoplaza alemana, la 625 F1 logró una única victoria en el GP de Inglaterra.

FUE UTILIZADA TAMBIEN EN LOS PRIMEROS GP DE 1955

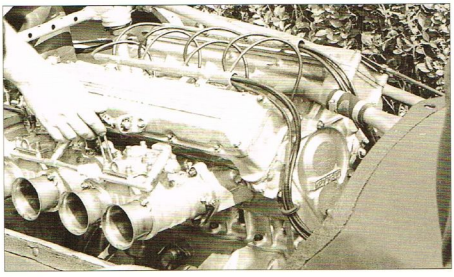
La Ferrari sumó a este éxito el de Hawthorn en el GP de España, pero fue conseguido al volante de una 553 F1. La Casa de Módena utilizó las 625 F1, aunque equipadas con un motor distinto, también en las primeras carreras de 1955, y logró conquistar otra victoria con Trintignant en el GP de Mónaco.

Si bien debutó en el Campeonato del Mundo en 1954 y se hizo muy conocida a partir de entonces, la 625 F1 ya había comenzado a competir en el GP de Bari, en setiembre de 1951.

Adoptaba, en el mismo estilo de la más pequeña 500 F2, un motor de cuatro cilindros pro-

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 4 cilindros en línea, diámetro por carrera 94 x 90 mm, cilindrada 2498,32 cm³, compresión 13:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores doble cuerpo Weber
Potencia:	250 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 4 marchas + MA, en bloque con el diferencial autobloqueante ZF a chavetas
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables, tras. puente De Dion
Neumáticos:	de 16 pulgadas, Englebert
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores de dos metales, ventilados
Dimensiones:	3,988/1,427/1,02 m
Ejes:	del. 1,278m, tras. 1,25 m
Capacidad tanque:	180 litros
Peso:	600 kilos



El motor de la 625 F1 fotografiado en Monza durante el GP de Italia 1954. Disponía de 250 caballos.

yectado por Aurelio Lampredi, el técnico que firmó las grandes victorias de Ascari en 1952 y 1953. La 625 F1 corrió de vez en cuando en los dos años siguientes, probada para averiguar sus cualidades en vista de un eventual uso en el Campeonato Mundial.

LA 500 F2 A FINALES DE 1953 FUE TRANSFORMADA EN 625 F1

Todas las 500 F2 realizadas, con excepción de una, a finales de 1953 fueron transformadas en 625 F1, con la adopción del motor de mayor cilindrada. La 625 F1 comenzó su actividad competitiva a partir del GP de Argentina de 1954. Desde el punto de vista estético, había muy pocas diferencias entre las monoplazas de Fórmula 1 y las anteriores de Fórmula 2. El motor de cuatro cilindros de la 625 F1 alcanzaba una potencia de 250 CV a 7200 vueltas por minuto. Con una carrera de 94 milímetros y un diámetro de 90 milímetros, la cilindrada era de 2498 centímetros cúbicos.

El chasis jaula de caños era el mismo de la 500 F2, con suspensión delantera con cuadriláteros deformables y puente De Dion trasero. Este último estaba ubicado detrás de los órganos de transmisión, a diferencia de lo ocurrido en la 553 F1. La excelente distribución de los pesos y el óptimo equilibrio de la monoplaza en curva provocaron que los pilotos la prefirieran con respecto a la citada 553 F1, difícil de manejar y mucho más impredecible en condiciones extremas.

Sin Alberto Ascari, que había sido contratado por Lancia, la Ferrari se presentó en Buenos Aires con Farina, Hawthorn, González, Trintignant y Rosier. Sorpresivamente, en pleno verano argentino, la carrera, comenzada con piso seco, se disputó bajo la lluvia. Fangio prevaleció, al volante de la Maserati 250 F. Con la 625, Farina, González y Trintignant se ubicaron detrás del "Chueco", pero muy lejos de él.

EN ALGUNOS GP ACOMPAÑAN A LAS NUEVAS 553 F1

La largada del GP de Pescara de 1954: Roberto Manzon lidera con la 625 F1.

En el GP de Bélgica en Spa, Ferrari utilizó las 553 F1 junto a las 625. Farina, con una 553, estuvo al frente de la carrera, pero debió retirarse por problemas de encendido. Fangio ganó otra vez delante de las

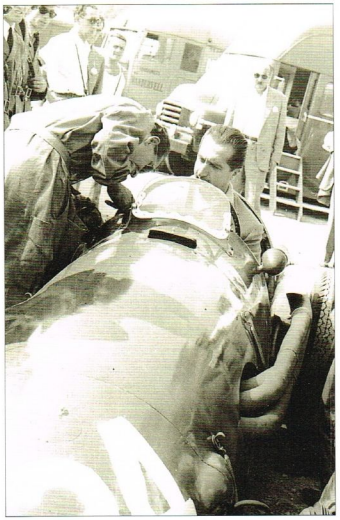
LOS RESULTADOS DE LA 625 F1

1954

***GP de Argentina**, 17 de enero*	*2° Farina, 3° González, 4° Trintignant*
***GP de Bélgica**, 20 de junio*	*2° Trintignant, 4° Hawthorn-González*
***GP de Francia**, 4 de julio*	*3° Manzon*
***GP de Inglaterra**, 17 de julio*	*1° González, 2° Hawthorn, 5° Trintignant*
***GP de Alemania**, 1° de agosto*	*2° González-Hawthorn, 3° Trintignant, 6° Taruffi*
***GP de Suiza**, 22 de agosto*	*2° González*
***GP de Italia**, 5 de septiembre*	*2° Hawthorn, 3° Maglioli-González, 5° Trintignant*

1955

***GP de Argentina**, de 16 enero*	*2° González-Trintignant-Farina, 3° Farina-Maglioli-Trintignant*
***GP de Mónaco**, 22 de mayo*	*1° Trintignant, 4° Farina*



Alberto Ascari en el Gran Premio de Italia 1954 con la Ferrari 625 F1.

Ferrari 625 F1 de Trintignant. González, que comenzó con una 553, se subió a la 625 de Hawthorn y logró, con el inglés, el cuarto lugar.

El debut de la Mercedes en el GP de Francia en Reims fue memorable, con Fangio primero y el compañero Kling segundo. Una 625 F1, manejada por Manzon, fue tercera y mantuvo arriba los colores de la Ferrari.

CON MAS POTENCIA LAS MERCEDES ESTAN MAS CERCA

Antes del GP de Inglaterra, en algunas 625 fue montado el cuatro cilindros de la 553. Se trataba de un motor con carrera más corta (79,5 milímetros), que garantizaba una potencia de 240 CV a 7500 vueltas por minuto. Inesperadamente, sobre piso mojado, los Mercedes se encontraron en dificultad en Silverstone y quienes aprovecharon fueron justamente las Ferrari 625 con el motor de la 553. Ganó González, precediendo a su compañero de equipo Hawthorn. Trintignant, también con una 625/553, terminó quinto detrás de un desilusionado Fangio.

En Nürburgring, en el GP de Alemania, Fangio y Mercedes volvieron a imponer su ley. Hawthorn, que se subió a la 625/553 de González, obtuvo el segundo lugar en pareja con el "Cabezón". Sobre las 625 equipadas con el motor original, Trintignant y Taruffi se clasificaron, respectivamente, en el tercer y sexto puestos.

Luego, Fangio se impuso en el GP de Suiza, en el Bremgarten de Berna, delante de González y de su Ferrari 625/553. En el GP de Italia en Monza, la Ferrari contrató a Ascari quien, al volante de una 625/553, contuvo a Fangio, luchando con el Mercedes del argentino y con la Maserati de Moss hasta que rompió el motor de su monoplaza. Detenido Moss sin nafta a nueve vueltas del final, Fangio ganó delante de la 625/553 de Hawthorn. Con una 625 con motor original, Maglioli y González se ubicaron en el tercer puesto. Trintignant completó el desfile de ferraristas, quinto con una 625/553. El Campeonato del Mundo terminó en Pedralbes con el GP de España, ganado por Hawthorn, pero con una Ferrari 553.

En 1955, la 625 fue equipada con la última evolución del cuatro cilindros de la 553, llamado 555 y capaz de dar 260 CV a 7400 vueltas por minuto. En el GP de Argentina, Ferrari probó una cúpula trasera mucho más pronunciada, como experimentación de carácter aerodinámico. En la carrera, con un calor insoportable, se registró un nuevo éxito de Fangio. Las 625 fueron segunda y tercera, manejadas, respectivamente, por González-Trintignant-Farina y Farina-Maglioli-Trintignant. Aparte de Fangio, nadie logró cumplir más que algunas vueltas consecutivas, por el infernal calor reinante en la pista porteña.

VICTORIA EN LA ULTIMA CARRERA EN MONACO PARA LA 625 F1

La 625 cerró su carrera en el GP de Mónaco, antes de dejarle el paso a la 555 Supertiburón. Lo hizo con una victoria de Trintignant, quien heredó el liderazgo de Fangio y Moss, en una carrera marcada por muchos abandonos y por la famosa caída al mar de la Lancia de Ascari. Farina, con otra 625, se clasificó en el cuarto lugar.

EL NUEVO REGLAMENTO

Como ya se había anunciado en febrero de 1951, en 1954 comenzó a regir el nuevo reglamento para el Campeonato del Mundo de Pilotos. Tras dos años en que se había competido con las monoplazas de Fórmula 2 de 2000 centímetros cúbicos de cilindrada máxima, volvieron a escena los autos de Fórmula 1. La capacidad de los motores subió hasta el límite de 2,5 litros. El reglamento permitía también la participación de motores comprimidos hasta un máximo de 750 centímetros cúbicos, pero nadie se animó a encarar lo que entonces se consideraba una aventura desde el punto de vista técnico. La Federación Internacional no impuso ningún límite de peso, y admitió también el libre uso de carburantes. Este reglamento estuvo vigente hasta fin de 1960 y contribuyó a que muchos constructores se animaran a la Fórmula 1. Para nombrar a los más famosos de esos años: Mercedes Benz, Cooper, Ferrari, Lancia, Maserati, Vanwall y Lotus.

1992, las batallas de Jean Alesi

Jean Alesi en el GP de Hungría de 1992: ese año no obtuvo ni una victoria.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, *5 de abril*	*4° Alesi, 5° Capelli*
GP de España, *3 de mayo*	*3° Alesi*
GP de Canadá, *14 de junio*	*3° Alesi*
GP de Alemania, *26 de julio*	*5° Alesi*
GP de Hungría, *16 de agosto*	*6° Capelli*
GP de Japón, *25 de octubre*	*5° Alesi*
GP de Australia, *8 de noviembre*	*4° Alesi*

Mansell se corona campeón con nueve GP ganados. Para Maranello, sólo dos terceros puestos de Jean Alesi y el cuarto lugar en el Mundial de Constructores. A fin de año, Iván Capelli deja su lugar a Nicola Larini.

El año 1992, finalmente, fue el de Nigel Mansell, que ganó nada menos que nueve GP y se coronó campeón del mundo delante de su compañero Patrese. Obviamente, Williams dominó también entre los constructores, delante de McLaren y Benetton. En Ferrari, fue un año para el olvido, con dos terceros puestos de Alesi como mejores resultados. Ferrari cuarta entre los constructores, el francés fue séptimo entre los pilotos, con Capelli apenas decimosegundo.

El Campeonato comenzó en Kyalami con el Gran Premio de Sudáfrica. Mansell, al frente desde el inicio hasta el final, ganó sin problemas delante de Patrese y Senna. Mansell se impuso de la misma manera en el siguiente GP de México, dejando a sus espaldas a Patrese, Schumacher y Berger. En Interlagos, en el GP de Brasil, Mansell tuvo que esforzarse para vencer a su compañero Patrese, otra vez segundo detrás de él. Los Williams les sacaron una vuelta a todos, comenzando por Schumacher, llegado tercero delante de las Ferrari de Alesi y Capelli.

Foto de grupo en el GP de Sudáfrica con los pilotos de F1 de 1992.

LUEGO DE WILLIAMS Y BENETTON LLEGA FERRARI

Con piso mojado, Mansell fue primero también en el GP de España en Barcelona, caracterizado por muchas salidas de pista. Segundo fue Schumacher, que precedió a la Ferrari de Alesi, tercero. En Imola, en el GP de San Marino, Mansell obtuvo el quinto éxito consecutivo, precediendo a Patrese y Senna en la meta. Mansell parecía encaminado hacia el triunfo tam-

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Mansell	*Williams-Renault*	108	9 (SA, MEX, BR, E, RSM, F, GB, A, P)
Patrese	*Williams-Renault*	56	1 (J)
Schumacher	*Benetton-Ford*	53	1 (B)
Senna	*McLaren-Honda*	50	3 (MC, HU, I)
Berger	*McLaren-Honda*	49	2 (CND, AUS)
Brundle	*Benetton-Ford*	38	
Alesi	*Ferrari*	18	
Hakkinen	*Lotus-Ford*	11	
De Cesaris	*Tyrrell-Ilmor*	8	
Alboreto	*Footwork-Mugen*	6	
Comas	*Ligier-Renault*	4	
Capelli	*Ferrari*	3	
Wendlinger	*March-Ilmor*	3	
Boutsen	*Ligier-Renault*	2	
Herbert	*Lotus-Ford*	2	
Martini	*Dallara-Ferrari*	2	
Fittipaldi	*Minardi-Lamborghini*	1	
Gachot	*Larrousse-Lamborghini*	1	
Modena	*Jordan-Yamaha*	1	

1992: OPERATIVO "MANI PULITE"

Politica: *En Italia, la detención del socialista Mario Chiesa inaugura la serie de investigaciones judiciales del operativo llamado "Mani pulite" ("Manos limpias") y el ciclo de juicios contra la "Tangentopoli" (sistema de "coimas") que develan una vastísima red de corrupción política. Matanzas de la mafia: son asesinados los jueces Giovanni Falcone y Paolo Borsellino. Crisis del sistema monetario europeo. Estalla la guerra civil en Bosnia-Herzegovina, que se proclama independiente de Yugoslavia. En los Estados Unidos, Bill Clinton gana las elecciones presidenciales. En la Argentina, avanza el proceso de privatizaciones de empresas públicas y se afianza la convertibilidad, iniciada un año antes, con la baja de la inflación.*

Deporte: *Juegos Olímpicos de Barcelona.*

Alesi en el GP de Alemania 1992.

El podio del GP de Canadá 1992: Jean Alesi ocupa el tercer escalón.

bién en Mónaco, pero a siete vueltas del final fue obligado a regresar a boxes para cambiar una cubierta defectuosa. Así, fue superado por Senna, quien luego resistió los repetidos ataques de Mansell, ganando por dos décimas delante del rival. En el GP de Canadá, Mansell salió de pista cuando trataba de superar a Senna. El brasileño, encaminado hacia la victoria, fue detenido por problemas eléctricos. Ganó Berger, delante de Schumacher y de la Ferrari de Alesi.

CONTRA UN MANSELL TAN FUERTE NI SIQUIERA SENNA PUEDE

A causa de la lluvia, el GP de Francia en Magny Cours fue suspendido al final de la vuelta dieciocho. Patrese, que estaba delante de Mansell, fue luego superado por el compañero, que ganó delante de él. Mansell dominó en el GP de Inglaterra en Silverstone delante de Patrese, Brundle y Schumacher. El público, llegado en gran cantidad para asistir a la carrera, invadió la pista para festejar al ganador. En el GP de Alemania en Hockenheim, Mansell ganó con el escalofrío de un difícil "sorpasso" sobre Senna luego de la parada para cambiar neumáticos. El mismo Senna fue segundo luego de un hermoso duelo con Patrese, empujado fuera de pista. En Budapest, en el GP de Hungría, Patrese sufrió un trompo mientras lideraba, dejándole vía libre a Senna. Mansell, al llegar segundo, se coronó matemáticamente campeón del mundo.

LA PRIMERA VICTORIA DE SCHUMACHER EN F1

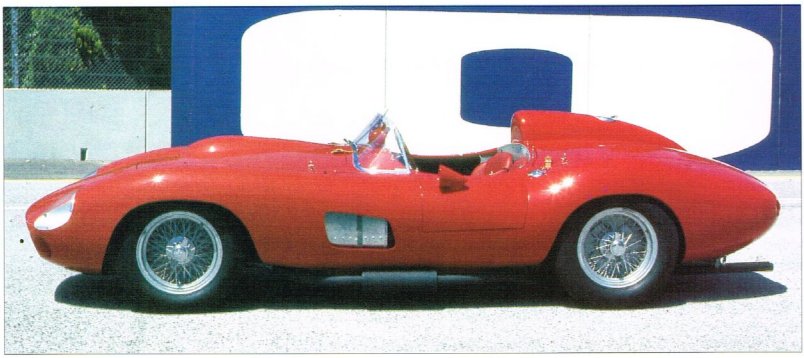
Capelli, con la Ferrari, terminó sexto. Las condiciones meteorológicas cambiantes condicionaron el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps. Luego de dos cambios de cubiertas para colocar las de lluvia y después otra vez las slick, se impuso por primera vez Schumacher, que precedió a los Williams de Mansell y Patrese. Mansell y Patrese, alternativamente al comando del GP de Italia en Monza, tuvieron problemas eléctricos en sus Williams. Así ganó Senna, delante de Brundle y Schumacher. Mansell volvió a la victoria en el GP de Portugal, en el curso del cual Patrese sufrió un espectacular accidente, despegando sobre las ruedas del McLaren de Berger en la recta de los boxes. De cualquier manera, Berger se ubicó segundo, con Senna tercero.

Antes del GP de Japón en Suzuka, la Ferrari despidió a Capelli para hacerle lugar a Larini. Patrese, luego del retiro de Mansell, ganó la carrera precediendo a Berger y Brundle, con Alesi quinto. Mansell, al comando del GP de Australia en Adelaida, buscaba batir el récord de las diez victorias consecutivas cuando fue chocado desde atrás por Senna. Ambos terminaron fuera de carrera. Con Patrese obligado al retiro, la victoria fue para Berger delante de Schumacher, Brundle y Alesi.

LAS SPORT

315 S y 335 S, en las últimas Mil Millas

1957: con 360 y 390 caballos respectivamente, se presentan como las biplazas favoritas. En la que iba a ser la última edición de la maratón italiana, la 315 S gana con Piero Taruffi.



La carrocería de aluminio de la 315 S estaba realizada a mano por Scaglietti.

Están entre las Ferrari Sport que más ganaron en una sola temporada: la Ferrari 335 S, junto a su hermana 315 S, conquistó el Mundial de Marcas en 1957 y también las muy prestigiosas Mil Millas. Pero su currículum quedó "manchado" por tratarse del auto con el cual Alfonso de Portago voló entre el público, a sólo 40 kilómetros de la meta de la Avenida Rebuffone, en Brescia, provocando una matanza que indujo a las autoridades a decretar la abolición de la carrera más famosa de Italia.

Vistos los óptimos resultados conseguidos en 1956 por la 290 MM, para la temporada 1957 el grupo que lideraba los proyectos Ferrari (formado por el acostumbrado trío Bellentani-Massimino-Fraschetti, con el valioso apoyo de Vittorio Jano) decidió proseguir con el desarrollo del motor tipo 130 que había entregado tantas satisfacciones.

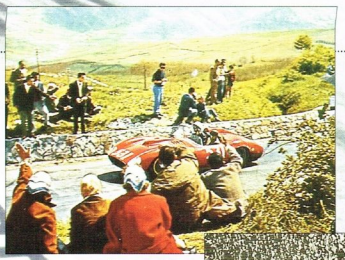
MAS POTENCIA CONTRA MASERATI Y JAGUAR

El objetivo era una potencia netamente más elevada, para contrarrestar las ambiciones de las Maserati y de los Jaguar oficiales, todos equipados con motores de cilindrada y potencia muy elevadas. La primer movida fue el pase a la distribución biárbol, ya prevista desde un comienzo, pero manteniendo la cilindrada en los 3,5 litros.

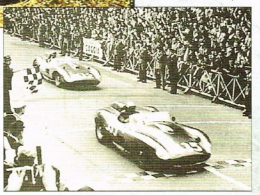
Así nació la 290 S, utilizada al inicio de la temporada. Pero poco después fue presentada la verdadera arma de la Escudería, la 315 S, equipada con el nuevo motor Tipo 140, con cilindrada aumentada hasta los 3,8 litros gracias a un leve aumento de diámetro, y capaz de entregar la notable potencia máxima de 360 CV.

UN PROYECTO LIGADO AL DE LA 290 S

En lo demás, el auto mantenía las características desarrolladas



De Portago con la 335 S en la Futa, a la izquierda, en las Mil Millas de 1957.



A la derecha, la victoriosa llegada de Piero Taruffi a Brescia, en las Mil Millas de 1957.

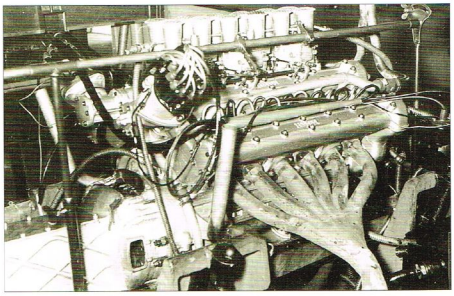
LOS RESULTADOS DE LA 315 S Y DE LA 335 S

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas Sebring	23/3/1957	Collins/Trintignant	6°
		De Portago/Musso	7°
Mil Millas	12/5/1957	P. Taruffi	1°
		W. von Trips	2°
		Collins/Klementaski	ret.
		De Portago/Nelson	incidente
1000 Km Nürburgring	26/5/1957	Collins/Gendebien	2°
		Hawthorn/Trintignant	3°
24 Horas Le Mans	6/1957	Lewis-Evans/Severi	5°
		P. Collins	ret.
		Hawthorn/Musso	ret.
GP Suecia	11/8/1957	Hill/Collins	2°
		Hawthorn/Musso	4°
GP RACB	25/8/1957	O. Gendebien	3°
GP Venezuela	3/11/1957	Collins/Hill	1°
		Hawthorn/Musso	2°

La 315 S tuvo una carrera breve, pero la manejaron todos los mejores del momento, de Hawthorn a Musso.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 335 S)

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 76 x 69,5 (77 x 72) mm, cilindrada 3783 (4021) cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 42 DCN
Encendido:	doble, con 2 distribuidores
Potencia:	360 CV a 7800 rpm (390 CV a 7800 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani
Neumáticos:	del. 6.00-16, tras. 7.00-16
Paso:	2,35 metros
Peso:	880 kilos
Unidades producidas:	2 315 S, 3 335 S
Números de chasis:	315 S: 0656/S e 0684/S; 335 S: 0674/S, 0676/S e 0700/S



El motor de la 335 S llegaba a los 400 caballos de potencia.

para la 290 S: el robusto chasis era el realizado originariamente para la 290 MM, y ulteriormente reforzado, pero siempre equipado con suspensiones delanteras independientes y puente De Dion en el tren trasero. También el cuerpo del vehículo era similar al de la 290 MM, pero más bajo y redondeado, sinuoso y agresivo como pocos en toda la historia de Ferrari. A esta impresión contribuía una serie de detalles, como el carenado para los conos de aspiración de los carburadores en el centro del capot y las demás tomas de aire.

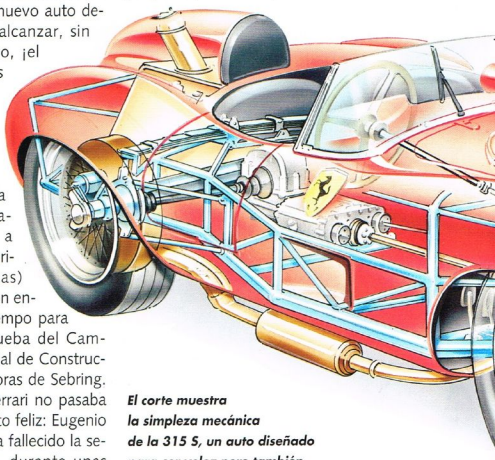
PARABRISAS MUY EXTENSO PARA CUMPLIR CON LOS REGLAMENTOS

A causa de las disposiciones reglamentarias introducidas en 1957, el parabrisas de plexiglás era amplio y envolvente, y además estaban los parantes para montar el techo de lona exigido al momento de la homologación (que por suerte nunca fue requerido en carrera). La tercera y última evolución llegó un par de meses más tarde. Tuvo que ver, sobre todo, con el motor, que tomaba el nuevo nombre de Tipo 141. Un ulterior aumento de diámetro y las bielas totalmente nuevas llevaron a una cilindrada de más de cuatro litros, de donde proviene el nombre del auto (coincidente con la cilindrada unitaria): 335 S. La potencia aumentó hasta los 390 CV, y la performance creció consecuentemente: en las pruebas, el nuevo auto demostró poder alcanzar, sin mucho esfuerzo, ¡el "techo" de los 300 Km/h! Por eso, el chasis fue reforzado, mientras que la carrocería quedó prácticamente idéntica a la 315 S. Las primeras (y únicas) dos 315 S fueron ensambladas a tiempo para la segunda prueba del Campeonato Mundial de Constructores, las 12 Horas de Sebring. La Escudería Ferrari no pasaba por un momento feliz: Eugenio Castellotti había fallecido la semana anterior, durante unas pruebas, y esto había golpeado profundamente a su amigo Cesare Perdisa, al punto de hacerle anunciar su retiro de las competencias. Los dos nuevos autos fueron confiados a las tripulaciones formadas por Peter Collins-Maurice Trintignant y Alfonso de Portago-Luigi Musso.

La 315 S tenía el volante a la derecha, como la mayoría de las Sport de los años Cincuenta.

EN LAS 12 HORAS DE SEBRING APENAS SEXTA Y SEPTIMA

A pesar de que las fases iniciales de la carrera provocaron entusiasmo, en la llegada los dos autos fueron apenas sexto y séptimo, mientras que la for-

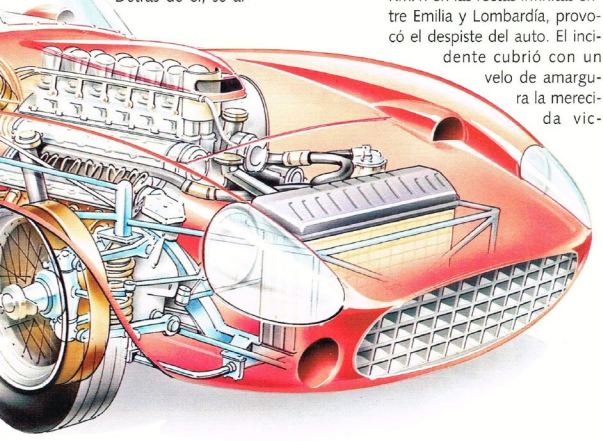


El corte muestra la simpleza mecánica de la 315 S, un auto diseñado para ser veloz pero también muy confiable.

midable nueva Maserati 450 y su hermana 300 S conquistaron los primeros dos lugares.
En las Mil Millas, que eran la siguiente prueba del Campeonato, fueron inscriptas las nuevas, potentísimas 335 S con las tripulaciones Peter Collins-Louis Klementaski y Alfonso de Portago-Edmund Nelson, apoyadas por las dos 315 S de Piero Taruffi y Wolfgang von Trips. La adversaria más temible era la Maserati 450 S, conducida por Stirling Moss junto a Denis Jenkinson, pero la carrera del auto del Tridente terminó después de apenas 12 kilómetros, por una falla que lo obligó al retiro. Desde ese momento, la carrera fue una lucha entre las nuevas Ferrari, que impusieron un ritmo elevadísimo, al cual nadie podía resistir.

LA 315 S EN LAS MIL MILLAS DE 1957

Basta recordar que, en el control horario de Siena, después de 1100 kilómetros, la 335 S de Collins conducía la prueba con un promedio de casi 162 Km/h, superior al récord obtenido por Moss con la 300 SLR en 1955. Detrás de él, se alternaban las dos 315 S de Taruffi y von Trips, mientras que estaba un poco retrasada la otra 335 S de De Portago-Nelson, precedida por la 250 GT de Gendebien-Washer. Lamentablemente, en las cercanías de Parma, la 335 S de Collins fue obligada al retiro por la rotura de un semieje. Tampoco la otra 335 S llegaría a la meta, pero por razones mucho más trágicas: el reventón de un neumático, mientras corría a casi 300 Km/h en las rectas infinitas entre Emilia y Lombardía, provocó el despiste del auto. El incidente cubrió con un velo de amargura la merecida victoria de Piero Taruffi, quien la había buscado durante doce años, y también el éxito de la Ferrari, que ubicó en el segundo y tercer puestos a la 315 S de von Trips y la 250 GT de Gendebien-Washer.



EL FIN DE LAS MIL MILLAS

La salida de pista de la 335 S (chasis N° 0676/S) de Alfonso de Portago y Edmund Nelson fue la razón por la cual las Mil Millas nunca más fueron disputadas como carrera de velocidad pura.

La tragedia ocurrió en las cercanías de Cavriana, en la provincia de Mantua: el hecho fue reportado por las crónicas como "el accidente de Guidizzolo", por el nombre del pueblito donde ocurrió. Además de De Portago y Nelson, murieron nueve espectadores, entre ellos cinco niños. ¿Pero por qué la 335 S se "enloqueció"? En esa época se habló del reventón de un neumático, aunque no se tuvo confirmación oficial. Un par de años después, Olivier Gendebien, tercero en la carrera, se decidió a revelar: "En Mantua, De Portago y yo teníamos el mismo tiempo; pero yo corría con una GT y Alfonso con una Sport mucho más veloz. Ferrari no habría aceptado jamás semejante resultado de un piloto suyo, y así De Portago, para ahorrar tiempo, decidió no cambiar los neumáticos y salió enseguida. Pero sus cubiertas delanteras ya estaban al límite, y jamás hubieran podido terminar la carrera".

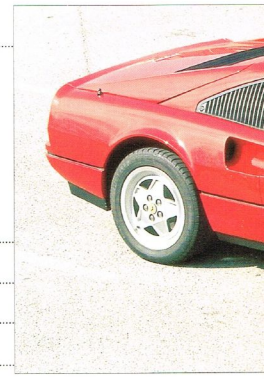
Piero Taruffi, a la derecha, en las Mil Millas 1957.

PETER COLLINS, EL PILOTO MAS VELOZ CON LA 335 S

Peter Collins era el piloto que se sentía más cómodo con la poderosa 335 S: lo demostró también en los 1000 Km de Nürburgring, donde llegó segundo detrás del nuevo Aston Martin DBR1, equipado con frenos a disco. En cambio, no tuvo suerte en las 24 Horas de Le Mans, donde rompió el motor en la segunda vuelta. Lamentablemente, tampoco tuvo suerte la otra 335 S de Hawthorn-Musso. En el GP de Suecia, Collins conquistó un óptimo segundo lugar, que le permitió a la Ferrari adjudicarse el título de constructores con una carrera de anticipación.
Y finalmente, en la última prueba, disputada en Caracas al comienzo de noviembre, Collins pudo aprovechar, sin ser frenado por las órdenes de la escudería, su fiel 335 S: la victoria conseguida junto a Phil Hill fue el merecido premio por una temporada de verdadero protagonista.

Piero Taruffi, ganador de las Mil Millas 1957, al volante de la 315 S.

328 GTB-GTS, la última de la serie 308



1985: cierra el capítulo de las berlinettas y de las "targas" con motores V8 tres litros y la inconfundible carrocería "toda curvas" de Pininfarina. Dispone de 270 caballos y supera los 260 Km/h.

En veinte años de vida, un modelo de automóvil tiene el tiempo para mejorar hasta volverse casi perfecto. Esto le pasó a la serie 308, que llegó a su máxima evolución con la edición 328.

La línea de la 328 GTS deriva de aquella, inconfundible, de la 308 GTS.

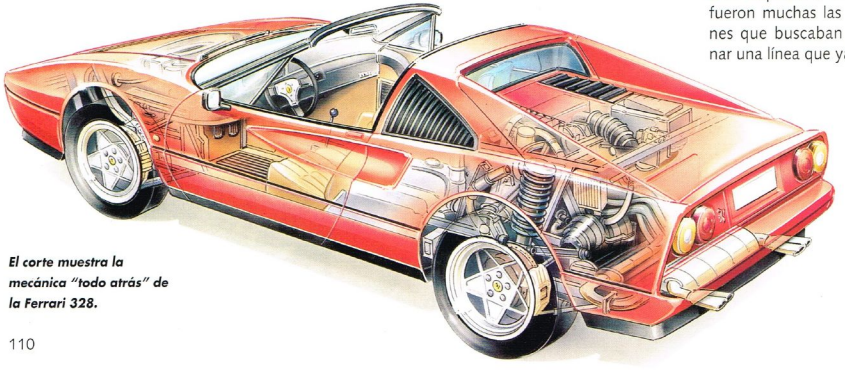
La presentación oficial de la última V8 de casi tres litros de cilindrada y con la fascinante carrocería puras curvas diseñada por Pininfarina, se realizó en el Salón de Francfort de 1985. Pero el debut en el mercado fue al año siguiente. El nuevo fruto de la familia 308 estaba renovado en el diseño y en la propulsión. Ya el nombre del auto, 328, deja en claro el aspecto mecánico: el motor es un 8 cilindros (en V a 90°, para ser exactos) con cilindrada de 3,2 litros. Además de un diámetro y una carrera aumentados, el propulsor de la 328 utiliza nuevos árboles de distribución y radiadores de aceite renovados. De esta manera, la potencia crece en un 12 por ciento con respecto a la anterior 308 (la Quattrovalvole, que disponía de "apenas" 240 caballos). La versión para los Estados Unidos tenía una decena de caballos menos: 260 contra 270. La velocidad máxima es considerable, aun considerando los límites de velocidad cada vez más restrictivos en las rutas y autopistas, especialmente en las italianas: más de 260 kilómetros horarios.

Los grupos ópticos delanteros de la 328 GTS están inspirados en los de la Testarossa.

Todo esto se traduce en un auto muy placentero de manejar: con garra, picante, y al mismo tiempo con un buen par, capaz de no poner nervioso a quien quiera viajar con tranquilidad, gozando del paisaje. La disposición mecánica, con el motor detrás del piloto, hace de la 328 una de las Ferrari más divertidas de manejar en caminos con muchas curvas, porque el paso es realmente reducido: 2,35 metros.

NUEVOS GRUPOS OPTICOS DELANTEROS E INTERIORES MEJORADOS

Con respecto a la carrocería, fueron muchas las innovaciones que buscaban perfeccionar una línea que ya había en-



El corte muestra la mecánica "todo atrás" de la Ferrari 328.

FICHA TECNICA	
Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 82 x 73,6 mm, compresión 9,8:1, 3184,96 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección mecánica Bosch K-Jetronic
Potencia:	270 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería berlinetta y targa, dos puertas y dos lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Dirección:	cremallera
Paso:	2,35 m
Ejes:	del. 1,485 m, tras. 1,465 m
Tanque:	74 litros
Peso:	1263 kilos GTB, 1273 kilos GTS
Velocidad:	más de 263 Km/h

trado en la historia del auto como uno de los más fascinantes e importantes. Nuevo era el diseño de las ópticas delanteras, ubicadas horizontalmente e inspiradas en aquellas de la Testarossa. Nueva también era la parrilla sobre el capot delantero, más grande, y los paragolpes estaban pintados del mismo color que la carrocería. La realización de esta última era obra de la Scaglietti. La carrocería era de acero, y el peso no era un detalle menor, ya que superaba los 1250 kilos. Con respecto a los interiores, fueron revisados y equipados con tapizados mejores y con instrumentos más visibles, gracias a un nuevo elemento central en el tablero.

Los instrumentos de la 328 son renovados.

El V8 de 3,2 litros de cilindrada dispone de 270 caballos.

La 328 estaba disponible tanto en versión coupé cuanto en versión "targa", con el techo desmontable. Y, como los modelos que la habían precedido, también la 328 gustó más en versión GTS: sólo en 1986, año del debut, fueron producidas 373 GTB y 1467 GTS.

MAS VENDIDAS LAS 328 EN VERSION "TARGA"

Habrá sido por la serie televisiva "Magnum", todavía en el aire, pero el hecho es que las 328 en versión "targa" tuvieron un mayor éxito de mercado. Se ha calculado que el 65 por ciento de las 308 producidas pertenecía a la versión GTS. Este es uno de los sucesos inexplicables que vuelven al mundo del automovilismo, sólo en apariencia tan rígidamente vinculado con los dictámenes de la técnica, todavía más sorpresivo y fascinante.

UNA LARGA HISTORIA GANADORA

La de la familia 308 es una larga historia ganadora. Larga porque la primera 308, precisamente la 308 GT4, apareció en 1974 y la última es la 328, aparecida en el mercado en 1986. Y ganadora porque se trata de uno de los modelos de mayor éxito de la Casa de Maranello, considerando también que la hermanita 208 estaba destinada preferentemente a la clientela nacional, en Italia, donde los impuestos eran particularmente caros para los vehículos de más de 2000 centímetros cúbicos de cilindrada. Las Ferrari 308, en cambio, estaban destinadas a todo el mundo, y por eso el modelo logró una mayor difusión.

DOS PILOTOS ENTRAN EN EL MITO DEL CAVALLINO

Lauda y Villeneuve, así conquistaron al Drake

Muy diferentes entre sí, ambos tocaron el corazón del fundador de la Ferrari, trayéndole dos títulos mundiales, el primero, y una manera generosa, impetuosa y valiente de correr, el segundo. Tal vez representaron los últimos capítulos exaltantes para el señor de Maranello.

¿MONSTRUOS O FUERA DE SERIE? ¿Se pueden amar dos cosas que son una la antítesis de la otra, y seguir siendo siempre la misma persona? Sí, se puede; o al menos pudo Enzo Ferrari que, en un período de menos de cinco años entre uno y otro, fue el mayor entusiasta de dos pilotos que eran como el agua y el aceite, el hielo y el fuego: Niki Lauda y Gilles Villeneuve.

Ellos representaron tal vez el último capítulo de la historia de la Casa de Maranello que verdaderamente haya entusiasmado a Enzo Ferrari. Por cierto, de dos maneras diferentes, mejor dicho muy diferentes, pero igualmente exaltantes.

Niki Lauda llegó a la Ferrari en 1974, con el "empujón" final de Clay Regazzoni, que al año siguiente se vio postergado en la lucha por el título mundial, tras haber esperado por años la ocasión propicia y la vuelta a la competitividad de las monoplazas Ferrari. La ocasión la aprovechó el piloto que él había "acomodado": un joven austríaco con dientes inconfundibles y una sonrisa estrecha, tan austríaca como él.

Tal vez, Lauda no era un "monstruo" de simpatía, pero sin duda era un "monstruo" afinando el auto para obtener la mejor performance. Enzo Ferrari, en su libro *Pilotos, ¡qué gente!*, lo recuerda así: "Pareció enseguida un joven serio, puntilloso en su preparación y en la afinación del auto, que lograba en forma instintiva, natural. En carrera, expresó enseguida dotes de seguridad y determinación". Un juicio seguramente bueno, aunque frío, casi tanto como el carácter del piloto austríaco. Aunque más adelante, en el mismo libro, Ferrari precisará que Lauda "en poco tiempo se volvió un piloto grande e inteligente: esto está fuera de discusión". Por otra parte, en las páginas escritas por él no se acalora mucho. Se acaloró, en cambio, y mucho, cuando Lauda ganó dos Mundiales, 1975 y 1977, y puso nuevamente a la Ferrari en la cima del podio, en los vértices de performance que por años le habían sido habituales y que, en cambio, en los últimos tiempos le habían faltado.

Fue una gran Ferrari la de la segunda mitad de los años Setenta. Niki Lauda perdió el Mundial de 1976 por el terrible accidente de Nürburgring, en el que fue salvado por el coraje de Arturo Merzario, y llegó segundo, a un suspiro de James Hunt, un rubio inglés amante de las mujeres y del alcohol, con mucho talento y mucha suerte. Luego, en 1978, la Ferrari se encontró con una monoplaza, la 312 T3, tal vez no tan competitiva como la 312 T y T2 de 1975 y 1977, pero, sobre todo, el equipo perdió un líder del calibre de Lauda, y así la Casa de Maranello volvió a caer en el polvo (segunda en el Mundial de Constructores detrás de Lotus y tercera con Reutemann en el Mundial de Pilotos). Pero sólo fue un instante, porque en 1979, Jody Scheckter le devolvió la satisfacción del primer lugar en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

Enzo Ferrari en Fiorano, al final de los años Setenta.

Y llegamos a una nueva época: la época de Gilles Villeneuve, canadiense de hierro con la pasión por el vuelo, no sólo en helicóptero o en avión sino también en auto, por lo menos si se juzga por el número de "vuelos" que su roja monoplaza realizó en los cinco años que Villeneuve estuvo en Maranello, desde finales de 1977 hasta el 8 de mayo de 1982, cuando su auto, en las pruebas de Zolder, Bélgica, chocó con el March de Mass y despegó por última vez: Gilles murió poco después.

Gilles, como lo llamaban todos, entró inmediatamente en el corazón de Enzo Ferrari porque le recordaba algunos pilotos de otros tiempos, ante todo, al grandísimo Tazio Nuvolari, que manejaba más con el corazón

En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: Enzo Ferrari, en 1980, en la presentación de la nueva monoplaza de Fórmula 1, con Scheckter y Villeneuve; Niki Lauda en carrera; Gilles Villeneuve en el GP de San Marino de 1981; Regazzoni, Lauda y Ferrari en Fiorano, en 1976; Ferrari con Lauda y Luca de Montezemolo en boxes; Enzo Ferrari en un Fiat 128, en los años de Lauda y Villeneuve.

que con el cerebro. Gilles entregaba "el 110 por ciento" siempre, y jamás otro piloto entusiasmó tanto a los hinchas del equipo del Cavallino como en los años en los cuales estuvo él, pequeño, flaquito, con los ojos tristes, al volante de esas monoplazas potentes pero no demasiado competitivas.

Gilles obtuvo seis victorias con las monoplazas del Cavallino, pero no fueron éstas las que entusiasmaron el corazón de Enzo Ferrari. Fue su personalidad: Gilles pasaba del auto de F1 a un Fiat 124, siempre "arando" y derrapando, del volante a los comandos de un avión o de un helicóptero o al timón de una lancha, siempre listo para el desafío, como cuando repitió la confrontación ya vivida por Nuvolari: auto contra avión (un caza a reacción). Desde el punto de vista deportivo, Gilles había nacido con los mototrineos, un deporte común en Canadá: para ganar hay que tener coraje, coraje y más coraje. Y a Gilles no le faltaba. Por eso, Enzo Ferrari lo quiso consigo, a pesar de las críticas de muchos. "Yo lo quería", escribió Ferrari en *Pilotos, ¡qué gente!* Así, simplemente. Pocas palabras para recordar algo que ningún discurso habría podido describir. Ni piloto alguno podría repetir.

AUTOMOBILIA

Peter Coltrin, un americano en Módena

Por amor a la capital de los motores de raza y a su esposa Gabriela, abandonó los Estados Unidos y a su familia, una de las más ricas del país. Se hizo famoso como fotógrafo, apreciado por su capacidad de condensar en una foto toda una historia.

La familia de la madre de Peter Coltrin, los Cuomo, es una de las más ricas e influyentes de los Estados Unidos. En casa querían que el joven Peter, luego de los estudios clásicos, el servicio militar en Corea y una gran pasión por el vuelo, fuese abogado, la profesión tradicional de la familia.

EN LAS VENAS, TAMBIEN SANGRE IRLANDESA

Pero el muchacho, quizá por la testarudez irlandesa que le corría en las venas por el lado del padre, prefirió seguir el sonido de los motores de competición. Y esto lo llevó a Italia, a Módena, la patria de los autos de carrera, donde se estableció sobre el final de los años Cincuenta, y llegó a ser uno de los fotógrafos más apreciados de la Ferrari.

En Módena, además de Ferrari y de Maserati, había también una serie de pequeños talleres, como Drogo y Fantuzzi, que trabajaban con autos de competición. Además, muy pronto, los pilotos norteamericanos se volvieron una costumbre en Módena, contratados por la Casa del Cavallino Rampante, y el Hotel Real, luego Fini, se volvió la base para las correrías del grupo, al cual pertenecía también Peter Coltrin, quien por algún tiempo hasta se hospedó en el Hotel Real. Ahí, degustaba tragos a la noche en compañía de Phil Hill, Dan Gurney, Richie Ginther y Bob Bondurant, y a la mañana siguiente corría a fotografiarlos en el autódromo de Módena.

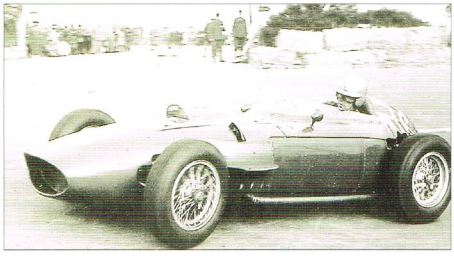
Una linda imagen de una GTO en prueba en Módena.

La suerte de Peter Coltrin como fotógrafo fue la de vivir a tan sólo una cuadra del autódromo modenés, donde la Ferrari acostumbraba probar sus autos hasta que fue realizada la pista de Fiorano.

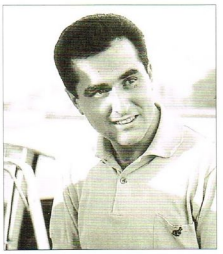
SIEMPRE EN PISTA CON SU FIEL LEICA

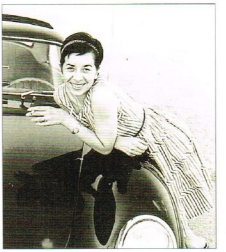
En cuanto escuchaba el ruido de un motor de competición, Peter corría hasta el autódromo con su Leica al cuello, y tomaba imágenes que los otros colegas no podían obtener. Por lo menos, no con la constancia y la continuidad de Coltrin, ayudado por una situación ambiental muy favorable.

Para todos se convirtió en "el americano de Módena" y sus fotos comenzaron a circular porque Coltrin sabía transformar una imagen en una



Wolfgang von Trips corriendo en el GP de Siracusa de 1960.





Un primer plano de Lorenzo Bandini y una foto de Gabriela, a la izquierda. Arriba, Peter Coltrin, a la izquierda, con Jacky Ickx.

Una de las "composiciones fotográficas" de Coltrin.

pequeña historia. Son famosos sus retratos de Ricardo Rodríguez, más su amigo que piloto, y una foto suya en la Targa Florio con un mecánico que lo saluda mientras trata de ocultarle a la cámara una botella de vino. Coltrin lograba, poniendo en primer plano al automóvil, crear una situación, una atmósfera especial: llenando el fotograma con un mecánico trabajando, con un piloto pensativo en una pausa o un neumático fuera de lugar.

Además, Coltrin, que estableció enseguida una estrecha relación de estima y colaboración con Enzo Ferrari, se volvió uno de los más escuchados consejeros del fundador de la Casa de Maranello con respecto a todo lo que tenía que ver con los EE.UU., desde los pilotos a las últimas novedades técnicas.

FOTOGRAFOS EN CIRCUITO CON SACO, CORBATA Y LEICA

Eso sólo podía ocurrir en esa época, en tiempos cuando los fotógrafos se presentaban en el circuito con saco y corbata, y con la Leica al cuello.

LA DIRECCION

Actualmente, el archivo de Peter Coltrin es administrado por su esposa Gabriela, con la que se casó en 1964. Se ubica en via Piave número 10, 41050 Montale Rangoni (Módena). El número telefónico de Gabriela Coltrin es 0039-059-531293. El archivo de Peter Coltrin (nacido en Chicago (EE.UU.) el 15 de agosto de 1929 y muerto en Módena el 18 de marzo de 1982 por mala praxis médica), cubre los años de 1957 a 1982. Incluye sólo fotos en blanco y negro. Existen los negativos de carreras, pruebas (desarrolladas en su gran mayoría en el autódromo de Módena), autos de serie y pilotos. Gran parte del archivo está dedicada a la Ferrari.

Las 333 SP en miniatura

El "botecito" que en 1994 marcó el regreso, aunque no de manera oficial, de la Casa del Cavallino a las carreras para autos biplazas, fue protagonista de muchas reproducciones en miniatura, tanto en la versión Momo como con los colores de Scandia.

Aunque la participación del moderno "botecito" de 12 cilindros en las carreras del Campeonato Imsa y en las últimas ediciones de las 24 Horas de Le Mans ha sido un compromiso semioficial de la Ferrari, las 333 SP del equipo Momo de Giampiero Moretti y del equipo Scandia de Andy Evans no fueron despreciadas por los mayores constructores de modelos en miniatura.

DE LA BBR A LA ALEMANA PAUL'S MODEL ART MINICHAMPS

Al contrario, la participación en forma casi privada en las carreras más veloces del mundo para autos con ruedas cubiertas, de alguna manera, seleccionó a las empresas fabricantes, privilegiando a las dotadas de mayor tradición deportiva. Como la italiana BBR y la alemana Paul's Model Art Minichamps, creadoras de los modelos en escala 1/43 más requeridos y vendidos en el sector de los kits especiales y de las reproducciones en gran serie, respectivamente.

La BBR de Saronno comenzó a interesarse en la 333 SP ya en 1994, realizando algunas variantes del auto que marcó el regreso de la Ferrari a las carreras norteamericanas. Se trata de los cuatro autos que debutaron en Road Atlanta, manejados por el muy joven Cocharan, por Baldi-Sigala, Velez-Evans y Moretti-Salazar, este último con el acostumbrado número 30 y los colores amarillo y rojo de la Momo. Todos los modelos de BBR dedicados a la 333 SP son de metal blanco y pueden ser adquiridos también en kit de montaje.

Una similar elección de versiones realizó Paul's Model Art, que, además de la 333 SP competición, puso en catálogo también la versión presentada a la prensa, completamente roja. En este caso, el material utilizado es metal fundido, con abundante uso de detalles de plástico.

LAS 333 SP DEL TEAM MOMO Y LAS DEL TEAM SCANDIA

Con leves modificaciones de tipo aerodinámico (los autos presentan un carenado de plexiglás entre el habitáculo y barra antivuelco lateral), BBR propone las variantes 1995 del botecito Ferrari. Junto al ejemplar del team Momo, caracterizado por nuevos patrocinadores como Danka y Konica, pero fiel al número 30, están los autos del team Scandia, confiados a Baldi-Alboreto-Johansson (tres ex pilotos de Fórmula 1, los últimos

Abajo, la 333 SP de BBR en versión 24 Horas de Daytona 1995.

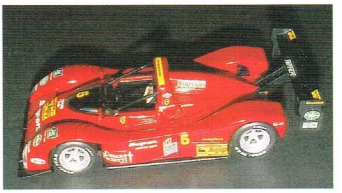
dos compañeros de equipo en Maranello) y a Evans-Velez-Van de Poele-Gentilozzi (respectivamente, con los números de carrera 33 y 3) y el del team Euromotosport de Amato Ferrari.

DESDE LAS 24 HORAS DE LE MANS A LA PISTA DE DAYTONA

Con este último auto se presentaron en la largada de las 24 Horas de Le Mans Arnoux-Cocharan-Barbazza-Sigala (número 1), y Barbazza-Sigala-Brancatelli participaron en las carreras Imsa de la temporada 1995 (número 50). Con respecto a las 333 SP 1996, tanto BBR cuanto Paul's Model Art se dedicaron al ejemplar del team Momo, llevado repetidamente al éxito por Giampiero Moretti y Massimiliano Papis, aunque ambos modelos tienen la configuración cromática de las 24 Horas de Daytona. Pasando a los modelos de resina, hay que señalar una realización de la francesa Provence Moulage.

UN SUPER MODELO DE LA MG MODELS

Está dedicado a la 333 SP Momo que llegó segunda en Road Atlanta 1994 también el mega modelo en escala 1/14 de la italiana MG Models de Marcello Giorgetti. Este último está enriquecido por muchos detalles de metal blanco y por impecables fotograbados.



A la derecha, la 333 SP de Baldi-Sigala de Paul's Model Art en escala 1/43. Abajo, uno de los tantos modelos dedicados a la 333 SP del team Momo.

CUANTO CUESTAN

Los modelos Paul's Model Art Minichamps cuestan 40 dólares al público, los BBR 180 dólares armados y 40 en kit de montaje, los Provence Moulage alrededor de los 45 dólares y el modelo MG Models en escala 1/14 nada menos que 550 dólares en kit de montaje y 1400 armado, con elegante base de madera y vidriera.

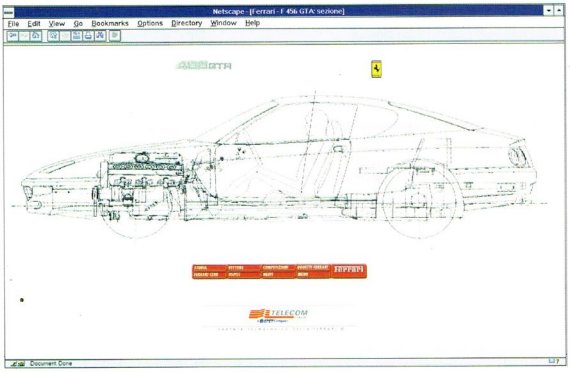
QUIEN LAS PRODUCE

BBR, via Grieg 54B - 21047 Saronno (VA) tel. 02-9640516. Paul's Model Art-Minichamps, distribuido por Ripa SRL, via Mondovì 5 - 20161 Milano tel. 02-27208282. MG Models, via dei Pratoni, 3 - 50010 Borgo ai Fossi - Scandicci (FI) tel. 055-7310995. Provence Moulage: Z.I. des Paluds, 180 Avenue de Jouques, 13400 Aubagne tel. 0033-42843282 fax 0033-42843274.

A la izquierda, la 333 SP de BBR en versión Road Atlanta 1994.

El Cavallino en Internet

Navegando por la red informática pueden encontrarse informaciones de todo tipo sobre la Casa de Maranello y sus vehículos. Se pasa de las últimas noticias del Challenge F355 a las comunicaciones para los socios del Ferrari Club América.



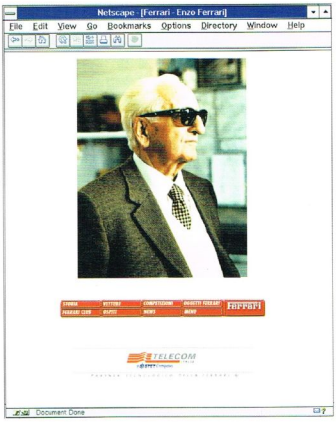
En Internet se encuentran también informaciones profundizadas, como el corte de la 456 GT, arriba.

Es la moda del momento, la palabra en boca de todos, grandes y pequeños. Basta con una computadora, un modem, una conexión telefónica y ya está: es posible conectarse con los bancos de datos de todo el mundo para acceder a informaciones, imágenes, curiosidades para las cuales, de otra manera, no alcanzaría siquiera la mayor de las bibliotecas. Todo esto, además, desde la propia casa, con toda comodidad.

FERRARINET ES UNO DE LOS SITIOS MAS INFORMADOS

Sin duda, uno de los temas preferidos por los "navegantes" informáticos de todo el mundo es la Ferrari: la Roja de Maranello atrae siempre, aun en Internet, y las conexiones con los sitios Ferrari son muy numerosas, tanto por usuarios profesionales como por simples curiosos. Están los datos sobre los últimos grandes premios, las reseñas de los libros más recientes que tienen como protagonista a la Ferrari, las clasificaciones del Challenge F355, los consejos de mantenimiento y muchísimas otras informaciones.

Algunos años atrás, Ryan Snodgrass creó FerrariNet, el sitio electrónico más vasto y completo entre aquellos dedicados al Cavallino Rampante, donde están reunidas informaciones (casi todas recogidas de fuentes oficiales) de la Ferrari, además de noticias, precios, modelos en el mercado. Para



Una página de Internet dedicada a Enzo Ferrari.

los propietarios de vehículos de Maranello que todavía no pertenecen a algún club, existe la posibilidad de conocer otros "colegas" en el larguísimo listado "Who's who of Ferrari Owners", y acaso fundar nuevas instituciones.

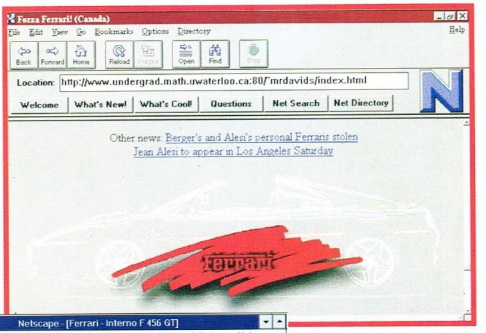
ES POSIBLE INSCRIBIRSE AL CLUB FERRARI INTERNET

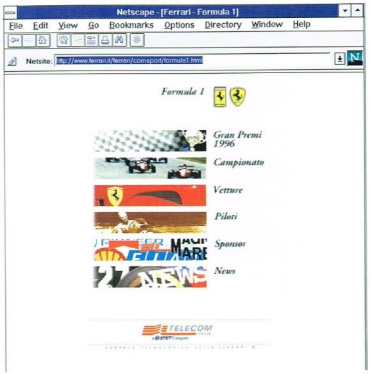
Para acceder al club Ferrari Internet basta con enviar un mensaje a esta dirección virtual: rsai@andrew.cmu.edu, indicando el propio e-mail o dirección postal, el modelo de la propia Ferrari, el año de construcción, el número de chasis y el color.

La sección dedicada al "hágalo

COMO CONECTARSE CON INTERNET

Navegar en Internet, buscando noticias de la Ferrari, es realmente algo muy sencillo y al alcance de todos. Para hacerlo es suficiente con equipar la propia computadora con un modem, aparato de bajo precio que permite enviar y recibir datos por teléfono; luego es necesario dirigirse a un "servidor", una empresa que permite el acceso a la red Internet con el costo de una llamada telefónica (local, si el servidor se encuentra en la misma ciudad). La oferta actual es muy amplia, tanto en empresas como en tipo de servicios, y a través de todas ellas es muy sencilla la ubicación de los sitios Ferrari en la "red de redes".



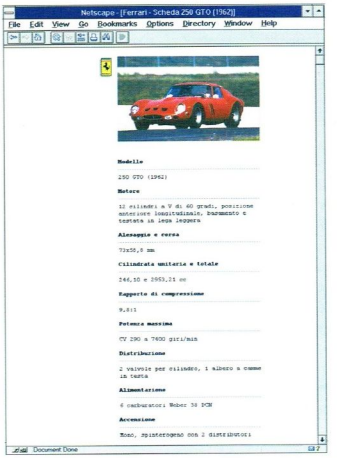


Otras imágenes de páginas electrónicas dedicadas a la Ferrari en Internet, la "red de redes", como ha sido bautizada.

usted mismo" para la afinación de la propia Ferrari, en cambio, se llama Ferrari Tuning Techniques: se trata de páginas electrónicas realizadas por expertos del sector y enriquecidas por la experiencia diaria de amantes de la mecánica. Aquí cada problema es analizado y resuelto, incluso utilizando fotos y dibujos explicativos. Si, en cambio, lo que está buscando es algún nuevo libro que regalar a un amigo apasionado del Cavallino, Ferrari Publications reúne todos los libros y los casetes de video dedicados a las Rojas, y es actualizado constantemente.

Si el interés es por los resultados deportivos obtenidos por la Ferrari en el presente y en el pasado, tanto en Fórmula 1 como en el Mundial Sport o en el Campeonato Imsa, Forza Ferrari es el sitio que hay que visitar. Físicamente se encuentra en Canadá, pero se puede acceder en pocos segundos gracias a la red Internet.

A la derecha, Internet habla también de las Ferrari de época, como la 250 GTO.

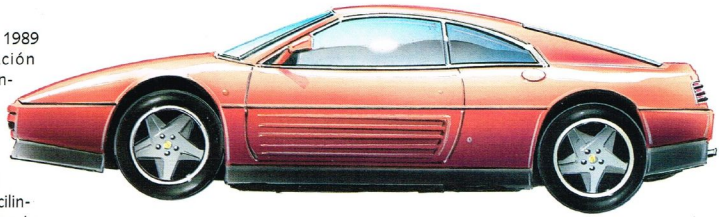


DESDE LOS ESTADOS UNIDOS, LAS ULTIMAS NOTICIAS DE IMSA

También existe el sitio oficial del Ferrari Club América, la única institución de los Estados Unidos reconocida por la Ferrari: se llama Sempre Ferrari y es el sitio electrónico donde se pueden obtener noticias relativas al Campeonato Imsa o a los challenge monomarca que se disputan en todo el mundo.

1989 348 TB: PEQUEÑA TESTAROSSA

Debuta en el Salón de Francfort 1989 la heredera de la generación 208/308/328, las Ferrari más vendidas de todos los tiempos. El diseño de Pininfarina apunta a líneas compactas y aerodinámicas, con los laterales caracterizados por parrillas de enfriamiento del motor (que es un 8 cilindros de 3405 cm³) tipo Testarossa. La 348 TB nace para ser un éxito de ventas como los modelos que la precedieron, pero no logrará completamente su cometido.



Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 75 mm, 3405 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,4:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch
Potencia:	300 CV a 7200 rpm
Chasis:	monocasco de acero con chasis trasero tubular
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1393 kilos
Velocidad máxima:	275 Km/h

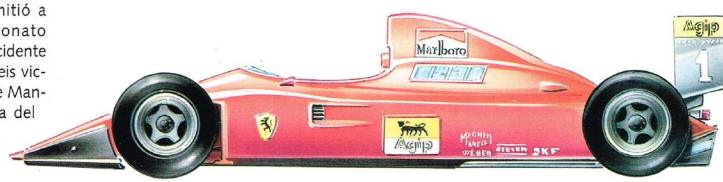
1989 348 TS: VIAJES A CIELO ABIERTO

Junto a la berlinetta TB, en 1989 fue presentada también la versión targa, es decir con techo desmontable. La mecánica es idéntica a la versión berlinetta, derivada de la Mondial T: motor 8 cilindros trasero y caja transversal. Más económica con respecto a las anteriores V8, la 348 TS, sin embargo, convencía poco en cuanto al manejo, pese a que el sistema de inyección electrónica alemán Bosch garantizaba gran elasticidad y buena performance.

Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 75 mm, 3405 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,4:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch
Potencia:	300 CV a 7200 rpm
Chasis:	monocasco de acero con chasis trasero tubular
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1393 kilos
Velocidad máxima:	275 Km/h

1990 F1 641: EL MUNDIAL ARAÑADO

Es la monoplaza que le permitió a Alain Prost pelear el Campeonato Mundial, sólo perdido por el accidente de Suzuka con Ayrton Senna. Seis victorias (cinco del francés y una de Mansell) son el botín de la criatura del técnico inglés John Barnard, mejorada en la aerodinámica y en el motor, que en la versión 037 (con carrera reducida y mucho más liviano) superaba el umbral de los 700 CV. La aerodinámica fue cuidada por el especialista argentino Enrique Scalabroni.



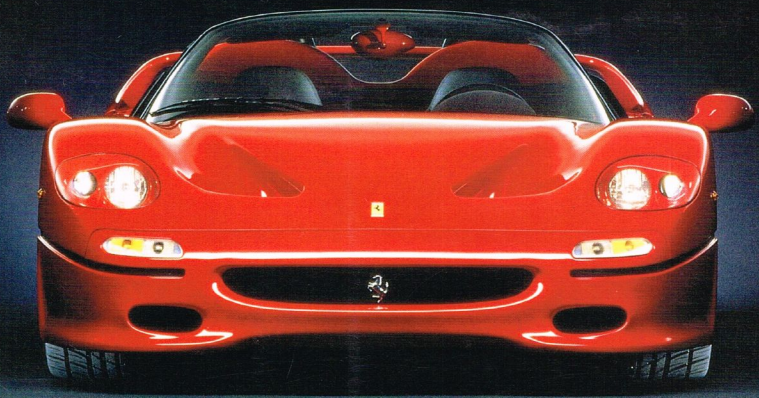
Motor:	12 cilindros en V a 65°, trasero, 84 x 52,6 mm, 3497,96 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 11,9:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital
Potencia:	665 CV a 13.200 rpm
Chasis:	monocasco de material compuesto de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 7 marchas + MA semiautomático con control electrónico
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger con Ferrari 412 T1 en el GP de San Marino de 1994: deberá retirarse.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

Monoplaza F 310, el arma ganadora de Michael Schumacher

250 GTO Experimental, la más rara y preciosa

275 GTB/4, la primera biárbol para la ruta

La historia de Enzo Ferrari, los éxitos comerciales de los años 80